Digitized by the Internet Archive
in 2017 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign Alternates

https://archive.org/details/lesportsdecommer00haus

LES PORTS DE COMMERCE

DE L'ALLEMAGNE CONTEMPORAINE

DU MÊME AUTEUR

A LA LIBRAIRIE NONY & Cie :

Etudes d'Economie Coloniale, 1er FASCICULE : **Les Colonies Allemandes** *impériales et spontanées.* — Volume 22/14cm avec croquis et cartes .... 2 fr. 50

L'OR. — Volume 31/21cm, illustré de 300 belles gravures, broché, 10 fr. ; relié toile, fers spéciaux, tranches dorées, 14 fr. ; relié, dos et coins maroquin, tête dorée, 18 fr.

LES

PORTS DE COMMERCE

DE

L'ALLEMAGNE CONTEMPORAINE

PAR

Henri HAUSER

PROFESSEUR A L'UNIVERSITÉ DE DIJON



PARIS
LIBRAIRIE NONY & Cie
63, Boulevard Saint-Germain, 63

DIJON
LIBRAIRIE F. REY
26, Rue de la Liberté, 26

1903

387

LES

PORTS DE COMMERCE

DE L'ALLEMAGNE CONTEMPORAINE[1]

« Notre avenir est sur l'eau », disait l'empereur allemand lors de l'inauguration du port franc de Stettin, en 1899. Et cette même devise orgueilleuse pouvait se lire à l'entrée du joli pavillon qui abritait à Paris, en 1900, l'exposition de la marine marchande allemande.

Cependant, qui l'eût cru, que la flotte commerciale allemande deviendrait l'une des premières du monde? Assurément l'Allemagne avait conservé les glorieux souvenirs de la Hanse, de ces républiques de marchands qui régnaient sur les mers septentrionales; mais ces souvenirs se rapportaient à un état de civilisation disparu, aux temps lointains de la colonisation des pays du Nord et de la Baltique. Assurément aussi l'Allemagne possédait une longue étendue de côtes. Mais c'était sur des mers inhospitalières, coupées en deux par le Jutland. Une de ces mers est fermée, et, pour l'atteindre, il faut passer sous le canon danois, au pied de cette terrasse d'Elseneur d'où le prince Hamlet lançait au vent et à la brume ses mélancolies et ses impuissances. Partout la côte est basse et plate, sans inden-

---

(1) Conférence publique faite à Dijon le 14 janvier et à Beaune le 8 février 1903, sous le patronage de la *Société des Amis de l'Université de Dijon*. Cette conférence était accompagnée d'un croquis-carte mural et de 27 projections. Certaines parties ont été plus amplement développées à Dijon, certaines autres à Beaune. J'ai tâché de fondre ensemble les deux conférences, et de les compléter quelque peu.

p27076

tations, bordée par des îles de sable, des lagunes, des marécages ; derrière les marécages, des tourbières ; derrière les tourbières, des sables et des bruyères.

Les efforts tentés au XVIIe et au XVIIIe siècles pour donner une marine à la Prusse avaient échoué, et les autres États riverains des deux mers n'avaient rien fait. Même l'activité de Brême et de Hambourg était toute locale ; ces ports étaient des entrepôts du commerce international, ce n'étaient pas des ports allemands, en relations avec les pays allemands. En fait, les pavillons allemands étaient à peu près inconnus sur les mers du globe.

1871 : l'Empire se substitue à la poussière des États. Dès lors il y a non plus *des*, mais *un* pavillon allemand. Une marine de guerre allemande protège la marine de commerce. Les ports sont désormais rattachés à un État puissant, qui ne tarde pas à devenir riche, producteur, exportateur de produits, importateur de denrées alimentaires pour sa population sans cesse croissante, de matières premières pour ses industries. A travers la zone inféconde des *moor*, des *marschen*, du *geest*, l'homme lance ses chemins de fer, canalise les fleuves, mettant ainsi la côte à la porte, pour ainsi dire, des centres industriels et des agglomérations populeuses de l'intérieur.

En trente années, le tonnage de la grande navigation allemande s'est accru de 124 % ; et, ce qui est digne de remarque, cet accroissement porte surtout sur les relations lointaines, les Indes, l'Extrême-Orient, l'Australie, les Amériques. La flotte navale passe :

de 642.000 tonneaux
à 1.700.000 —

Et, témoignage des progrès réalisés, tandis que le nombre des vapeurs s'accroît, celui des voiliers diminue. C'est donc une flotte moderne. Elle contient les plus grands vaisseaux du monde :

Kaiser Wilhelm der Grosse, 20.000 tonneaux de jauge, 190 mètres de long.

Deutschland, 23.000 tonneaux de jauge, 209 mètres de long.

Or, à la différence des *Great-Eastern* ou des *Leviathan*, ces géants nautiques vont sur l'eau, et ils y vont très vite. Ils filent 22 et 23 nœuds et battent le record des navigations transatlantiques. Le second a été de Sandy-Hook au cap Lizard en 5 jours 6 heures ; le premier, du même Sandy-Hook à Cherbourg en 5 jours 19 heures.

Ces géants appartiennent à des compagnies monstres, dont la croissance a été rapide. En 1856, la *Hamburg-Amerika* ouvrait la *première* ligne régulière entre l'Allemagne et les Etats-Unis, et la flotte qui desservait cette ligne se composait d'*un seul* vapeur. Aujourd'hui la *Hamburg-Amerika* possède 70 navires de haute mer, plus 25 en construction, et 107 petits vapeurs.

Sa grande rivale, le *Nord Deutscher Lloyd*, fut longtemps absorbée par les relations avec l'Angleterre voisine, et elle n'a de lignes vers les Etats-Unis que depuis 1866. Aujourd'hui, elle dessert l'Extrême-Orient (grâce à elle le tonnage allemand dépasse le tonnage français dans les ports de *notre* Indo-Chine), l'Océanie, la Méditerranée (elle a même créé un service original Naples-New-York), l'Amérique du Sud ; en tout 26 lignes.

Aussi 70 °/₀ — pas loin des trois quarts — du commerce extérieur de l'Allemagne se font-ils par mer. Et, contrairement à ce qui se passe pour le pavillon français dans nos ports français, la part du pavillon allemand est croissante dans ce trafic. Depuis 1895, le tonnage étranger est tombé :

de 45 à 40 °/₀ sur la mer du Nord;
— 52 — 47 — Baltique.

On aura une idée suffisante de la situation respective des flottes marchandes française et allemande en constatant que

le canal de Suez, cette œuvre française, a vu passer en 1901 :

462 navires allemands,
285 — français.

Mais c'est chez nous-mêmes que s'affirme cette suprématie de nos rivaux. Il est, sur nos côtes, à l'extrémité d'une presqu'île merveilleusement située entre la Manche et l'Atlantique, un port de guerre dont on nous avait enseigné qu'il ne deviendrait jamais, jamais, un port de commerce. Il l'est devenu cependant, depuis le jour où les lignes allemandes ont décidé d'y faire escale. Et les mêmes compagnies de chemins de fer, qui déclaraient irréalisable autrefois l'établissement d'un rapide Paris-Cherbourg, ont si bien su le réaliser, qu'aujourd'hui l'un des moyens les plus rapides d'aller de Paris à New-York, c'est d'aller prendre à Cherbourg le paquebot allemand.

Au lieu de nous attarder en des considérations mêlées de chiffres sur ce développement de la marine marchande, nous allons plutôt faire un voyage, une promenade, aller voir de près quelques-uns des puissants organismes par lesquels s'exerce cette activité. Parmi les ports allemands nous choisirons trois villes, qui furent autrefois les capitales de la Hanse, et, tout en nous offrant à nous-mêmes le spectacle de leur vie maritime, nous tâcherons d'apercevoir leurs relations avec l'intérieur.

BRÊME

A qui vient de France, Brême donne la première impression du Nord. Les régions de l'Allemagne jusqu'alors traversées ne vous ont dépaysé qu'à demi ; à Brême, pour la première fois on éprouve le sentiment du « lointain », de l' « autre part ». On traverse une plaine, ondulée de longues ondes qui meurent à l'horizon, avec de petites maisons à toits rouges, très basses, comme tassées sous la pluie et le vent ; des sapins bas, bruyères roses, maigres meules sur la terre violette, aux épis rares. Sous le ciel bas — ce mot revient sans cesse à l'esprit — dans la brume, se profilent des clochers, et c'est Brême.

Transportons-nous au cœur de la ville, place du Marché. Une surprise nous y attend ; la surprise, sous le ciel du Nord, d'un ensemble qui rappelle « la place de la Seigneurie » de quelque république italienne. C'est la Florence hanséatique. Autour du Roland, gigantesque statue de trois mètres, symbole des antiques libertés bourgeoises, c'est l'Hôtel de Ville, surchargé d'ornements de pierre où éclate l'orgueil hanséate; c'est la cathédrale massive, ce sont les maisons de marins et de marchands : bijoux d'une Renaissance un peu lourde, somptueuse, demi-barbare. Et partout la fière devise, devise des Brêmois d'hier et d'aujourd'hui : « Dedans et dehors — oser et gagner ».

Et maintenant, au port! L'ancien port, toujours utilisé, était sur les bords de la Weser, à l'endroit où cesse l'effet utile du flot de marée. — Le problème se posait ainsi : créer un port de mer à 74 kilomètres de la mer. Le port franc (*Freihafen*), non soumis aux droits de douane, isolé de Brême par une grille continue, a été creusé à droite de la Weser, sur une aire de 100 hectares. Il se compose essentiellement d'un immense bassin, long de 2 kilomètres, tout bordé de docks semblables entre eux, armés de grues hydrauliques, d'élévateurs à céréales.

Sur les quais s'amoncellent le tabac, le riz, le coton, les laines, les blés, le café, le pétrole, le thé qui venait naguère sous pavillon anglais, mais qui maintenant arrive de Chine en droiture — les bois. Ces énormes poutres de cèdre du Mexique seront converties en boîtes à cigares. Le mouvement est incessant ; de gros vapeurs de haute mer arrivent à quai sans rompre charge, et trouvent là tous les organes exigés par le trafic moderne. Un dock flottant leur permet de se faire réparer sans avoir besoin d'entrer dans un bassin de carénage. Des voies ferrées rattachent la gare d'eau à la gare de Brême. Le maïs d'Amérique, puisé dans la cale du navire, élevé dans les greniers du dock, traverse ce grenier sur une toile sans fin, mue par l'électricité ; de l'autre côté du dock, une trémie inclinée le déverse dans un wagon qui va l'emporter directement vers les distilleries des provinces rhénanes.

Ce qui frappe le plus l'étranger, au milieu de ce mouvement, c'est le silence, la régularité du travail, effet du perfectionnement du mécanisme. Le travail humain est relativement rare ; l'animal est presque absent.

Ce n'est pas sans grosses dépenses que cet admirable organisme a été constitué. Il a coûté, à l'Etat de Brême, la jolie somme de 12 millions de mark. Un bassin plus petit, n° 2, doit être porté à la longueur du n° 1, et l'on projette de creuser, comme port aux bois, un bassin n° 3.

Pour amener les vaisseaux jusqu'au port franc, il a fallu créer une Weser artificielle, couper les méandres, endiguer les bords, enfouir sous l'eau des épis. Ces travaux de correction, menés de 1887 à 1897, ont coûté 35 millions de mark. On pouvait en admirer les plans et les reliefs à l'Exposition de 1900 ; ils sont maintenant au Musée commercial de Brême, un vrai modèle du genre.

BREMERHAVEN

Malgré ces travaux énormes, les géants du *Nord Deutscher Lloyd* ne peuvent remonter jusqu'à Brême. Il a fallu doubler ce port par un avant-port, un port de haute mer.

A l'endroit où la Geeste se jette dans la Weser, il y avait depuis longtemps un gros port de pêche, la petite Hollande de Geestemunde. Il est devenu le port de pêche le plus scientifiquement outillé de l'Europe, et sa récolte annuelle monte à 20 millions de kilos de poissons.

Un peu au Nord de Geestemunde, dès 1830, on avait creusé le premier bassin de Bremerhaven, aujourd'hui le Vieux-Port (*Alter Hafen*). Au Nord, encore le Port-Neuf (*Neuer Hafen*) s'ouvrit en 1851. Puis, en 1876, ce fut le port du *Kaiserhafen*, augmenté en 1897, vaste bassin qui s'ouvre presque directement sur la mer par une colossale écluse mesurant 220 mètres de long, 28 de large, 10 de fond. Par cette écluse le *Kaiser Wilhelm*, avec sa coque de 190 mètres, passe aussi facilement qu'un chaland chargé de sable par une écluse du canal de Bourgogne.

Vous remarquerez que le Port Impérial et la plus grande partie du Port-Neuf forment un port franc. Le fond du Port Impérial est comme une vaste baie s'ouvrant sur le plat pays. Sur cette plaine s'élèvent en ce moment des tentes grises, encadrées d'arcs de triomphe ; c'est (septembre 1902) le bivouac des troupes retour de Chine, encore soumises à une quarantaine sanitaire.

Tout autour se pressent les usines du *Nord Deutscher Lloyd*, fabrique de chaudières, etc., les docks, les voies ferrées, les grues géantes, les ponts transporteurs. Ici s'élève peu à peu une vraie montagne de charbons anglais et dans le monceau noir les hommes travaillent, la pelle en main ; ils chargent des wagons qui vont, comme ceux de Brême, passer directement sur le réseau ferré de l'Allemagne intérieure.

Mais la fonction essentielle du port, c'est d'importer le

coton. De puissantes machines hydrauliques vont cueillir les balles sur les vapeurs fraîchement arrivés d'Amérique. Toute une population spéciale vit de la manutention de ces balles ; la voici à l'heure du déjeuner, qui s'assied, ménages par ménages, casseroles en main, sur les balles dont les déchirures laissent voir les flocons blancs.

Bremerhaven est aussi un port d'immigration. Il y a quelques années, des dizaines et des dizaines de milliers d'Allemands partaient de là pour l'Amérique. Mais cette émigration allemande, qui dépassa 200.000 individus par an, n'est guère aujourd'hui plus grosse que la nôtre. Et ce ne sont pas des Allemands que j'ai rencontrés ce matin dans les rues de Brême, grelottant sous la pluie devant les bureaux du Lloyd: c'étaient des Italiens et des Italiennes, des Hongrois, des Croates, des Polonais, gens du Midi et de l'Ouest de l'Europe. Ils vont arriver par les trains, ils descendront dans les immenses halles que le Lloyd possède à la gare du Kaiserhafen ; puis on les entassera à l'avant du *Kaiser Wilhelm der Grosse* : imaginez un puits carré, sur lequel s'ouvrent cinq ou six étages de galeries basses, noires, gluantes, et dans ces galeries, serrés les uns contre les autres en une promiscuité complète, des lits de fer. La vue seule de ce puits donne la nausée, et pourtant c'est une demeure d'hommes.

Bremerhaven n'est pas encore assez grand au gré de l'Etat de Brême et du Lloyd. On projette tout simplement de *doubler* Bremerhaven par des bassins s'ouvrant directement sur l'estuaire au Nord de la grande écluse. La dépense est évaluée à la bagatelle de 100 millions de mark. Où les trouver ? L'Etat est presque disposé à renoncer, en faveur de ce projet colossal, aux travaux d'achèvement du port de Brême. D'autre part, on croit avoir trouvé un biais pour arracher une contribution au budget d'Empire. Ce biais, le voici : on prévoit la nécessité de défendre Bremerhaven par des forts, car ce grand magasin serait un précieux gage aux mains d'un ennemi hardi venant du Nord-Est. Une fois Bremerhaven

transformé peu ou prou en port de guerre, il faudra bien que l'Empire paie.

Il est un coin de Bremerhaven où s'affiche d'une façon éminente et presque symbolique le caractère scientifique des installations du Lloyd. C'est la modeste maison de bois, recouverte de tôle, qui abrite la station d'essais des navires. On parle trop en France des stations d'essais pour que nous ne décrivions pas celle-ci. Sans empiéter sur le domaine de mes collègues de la Faculté des Sciences, je vais le faire en quelques mots.

Pour essayer un navire, la méthode la plus simple semble être de le construire, puis de le mettre à l'eau, et de voir comment il se comporte. C'est en réalité la mauvaise méthode, longue, coûteuse, sujette à des tâtonnements sans nombre. Il vaut beaucoup mieux, s'inspirant des théories de l'Anglais Froude, essayer sur « des corps géométriques absolument semblables aux vaisseaux » à construire, mais beaucoup plus petits ; car les résistances éprouvées par ces bateaux d'enfant et les résistances du *Deutschland* seront proportionnelles à leur surface immergée.

Une station d'essais existait à la Spezzia, et le Lloyd y envoyait les gabarits de ses navires. Il se dit un beau jour qu'autant vaudrait en avoir une. Un ingénieur fut expédié à la Spezzia, et au retour il fondait la station de Bremerhaven (1). Il fit d'abord un vrai joujou, un bateau qui reproduisait naïvement un vrai bateau, avec son blindage, ses appareils, ses machines, figurées par de petites dynamos. Cela ne marcha guère, et ce modèle constitue à lui seul le musée rétrospectif de la nation.

Aujourd'hui les modèles, longs de 4 à 5 mètres, sont coulés en paraffine autour de formes de bois. Deux couteaux tournants reliés à un pantographe découpent sur la paraffine les lignes d'eau indiquées par le gabarit. Le modèle est ensuite porté dans un bassin long de 30 mètres, et attaché sous un petit

---

(1) M. Johann Schütte, à la parfaite courtoisie duquel il m'est agréable de rendre hommage.

chariot remorqueur, que meuvent des accumulateurs ; sur ce chariot des appareils enregistreurs inscrivent les résistances : résistances du courant, résistances du flot, travail de l'hélice. Pour les corrections, il suffit de reporter le modèle à l'appareil de découpage. Les essais terminés, on sait exactement ce que doit être le bateau vrai, de combien de chevaux sera sa machine, combien de tonnes il pourra porter, quelle sera sa vitesse. Aucun déboire n'est à craindre. Il ne reste plus qu'à refondre la paraffine pour en faire de nouveaux modèles.

La station a coûté 250.000 mark, mais elle a déjà été quatre fois payée en trois ans. Elle se charge, en effet, des essais non pas seulement pour le Lloyd, mais aussi pour l'Etat allemand, pour les Etats étrangers, pour les particuliers. Avis à ceux de mes auditeurs qui voudraient faire construire un yacht !

HAMBOURG

De la ville de Hambourg, ville charmante, la plus aimable de l'Allemagne pour un Français, je ne vous dirai rien ; j'aurais trop à en dire. Sans tarder, allons au port.

Quand on arrive de Brême, le contraste est saisissant. Là-bas, c'était une création presque de toutes pièces, raisonnée, sans rien d'inutile, rien de vieux. Ici c'est une œuvre colossale, mais vivante, créée à la fois par la nature et le lent labeur humain, œuvre reprise souvent, souvent corrigée, qui conserve des traces du passé. Brême, c'est le laboratoire ; Hambourg, c'est le monstre.

L'essentiel du port est le grand fleuve, vrai bras de mer à 105 kilomètres de la mer, avec des flots, des embruns et des tempêtes, qui roule des eaux lourdes et noires sous un ciel gris, rayé de grains. Il est encombré de navires de toute forme et de tout acabit: les grands vapeurs de la Hamburg-Amerika ; d'immenses voiliers à cinq mâts, comme le *Potosi*, le plus grand du monde ; les trains de remorquage de la haute Elbe ; les petites mouches à vapeur qui emportent les touristes ; les bacs qui, moyennant 10 pfennig, vous font faire le tour des ports d'embarquement ; les allèges qui portent des caisses, des sacs, du charbon ; les barques nageant à la godille. C'est un mouvement incessant, des heurts, des cris, des disputes : la rue Montmartre à quatre heures du soir, mais une rue Montmartre dans l'eau, où le choc des carènes remplace celui des essieux, et les jurons des matelots ceux des cochers.

Même bizarrerie vivante sur les quais. A côté des grands palais de brique où les marchandises s'entassent, comme à Londres, en un ordre majestueux, voici des hangars, des baraquements. A côté des grues électriques, hydrauliques, à vapeur, il y a encore des grues à bras, capables de soulever tout au plus quelques quintaux, témoins vivants du passé, souvenirs du Hambourg d'autrefois. A Bremerhaven, le musée rétrospectif se cachait dans un coin de la station d'es-

sais ; ici la collection des antiques s'étale en plein air, associée à une vie ultra-moderne.

Tâchons maintenant de nous rendre compte de l'extension du port. 8 kilomètres de fleuve nous mènent du grand pont du chemin de fer à la ville prussienne d'Altona, laquelle n'est séparée de la ville libre de Hambourg que par des poteaux-frontière, posés en travers des rues populeuses. Sur la rive droite, en remontant, après les deux ports d'Altona, s'allonge une suite de quais, puis s'ouvre le bas port et le port intérieur. Les docks qui les bordent donnent en arrière, non pas, le plus souvent, sur des voies ferrées, mais sur des canaux. Deux grands bassins, Sandthor et Graasbroek, sont ainsi en contact direct avec le grand canal de la Douane et avec l'infini réseau de ces *Fleethe* qui donnent à certaines parties de la ville l'aspect d'une Venise allemande.

Sur la rive gauche se succèdent d'amont en aval le port de l'Inde, le port au pétrole, les chantiers de construction, etc.

Presque tous ces bassins ont de 5 à 6 mètres de profondeur. La différence de niveau entre le flux et le reflux est assez faible pour qu'on ait pu se dispenser de suivre, en 1866, les conseils des ingénieurs anglais. Ils voulaient, comme à Londres ou à Liverpool, où la différence de niveau est de 6 à 8 mètres, construire des bassins fermés par des écluses, qui auraient retenu les navires au-dessus du plan des basses eaux. Mais ici la différence n'est que de 2 mètres, et les Hambourgeois ont adopté la solution économique des ports ouverts.

Les travaux de creusement ont déplacé tout un quartier, peuplé de 30.000 habitants. Bassins, quais, hangars, blocs de briques, tout a été construit par l'Etat de Hambourg (à l'exception des quais d'Altona) au prix de 140 millions de mark (l'Empire a contribué pour 40 millions). Ces installations sont louées à bail et donnent lieu à la perception de droits de quai et d'entrepôt. Mais sont dispensés de ces droits les vaisseaux qui chargent ou déchargent en plein fleuve.

L'Elbe est parfois prise par les glaces. En 1871, la navigation fut interrompue 53 jours. Mais, grâce à l'emploi des navires brise-glaces, il n'y a pas eu, depuis 1876, une seule interruption. L'ensemble des ports peut contenir :

450 grands vaisseaux de haute mer ;
1.400 vaisseaux de l'Elbe supérieure ;
5.000 bateaux fluviaux et côtiers.

Jusqu'en 1888, Hambourg était restée en dehors de l'Union douanière allemande. C'était toujours la vieille ville hanséatique, entrepôt du commerce universel, complètement détachée de l'arrière-pays, sorte d'île économique, sans relations avec l'Allemagne. Elle n'a consenti à entrer dans l'Union qu'à une condition : à savoir qu'elle conserverait un port franc. Une enceinte palissadée, dont les pieux entourent les docks et franchissent les bassins, délimite la zone où il est dangereux pour le visiteur de pénétrer avec des objets soumis aux droits dans sa poche. Cette zone couvre 472 hectares d'eau, 507 de terre, et la constitution de ce *Freihafen* a coûté 74 nouveaux millions. Les entrepôts s'y pressent, les bureaux, quelques chantiers, quelques fabriques, celles-ci cependant moins nombreuses qu'on ne le croirait. On a trop une tendance à se figurer, en France, que la question des ports francs est avant tout une question *industrielle*, que des industries prospères s'établissent à l'abri de la ligne où leurs matières premières pénètrent en franchise; c'est oublier que, pour entrer dans le pays, leurs produits devront traverser la frontière douanière. Si quelques industries de manipulation et de réexportation, par exemple le coupage des vins, s'accommodent du port franc, les autres industries hambourgeoises préfèrent s'installer sur le sol douanier allemand. L'exemple de Hambourg prouve que la question des ports francs est surtout une question commerciale : le port franc facilite l'échange et la réexportation des marchandises, soit qu'elles aient été déposées dans les docks francs, soit même, comme nous l'avons vu, qu'elles aient passé directement d'un navire à

l'autre. Il ne supprime pas seulement les droits de douane : il supprime surtout les formalités douanières, la lenteur paperassière et procédurière des acquits à caution et des drawbacks, il donne aux opérations commerciales une célérité inouïe.

Grâce à ces souples institutions, Hambourg a pris un développement énorme, et s'est classée au tout premier rang des ports du continent. Il est intéressant — et peu réjouissant — de comparer son développement avec celui du Havre.

En 1850,	entrées du port du Havre :		554.000 t.,	de Hambourg :	427.000
— 1870	—	—	1.432.000	—	1.200.000
— 1894	—	—	2.000.000	—	6.230.000

En 1900, le tonnage de Hambourg a dépassé 7.000.000 tonnes, avec 13.000 navires, dont plus de la moitié allemands. Pendant mon séjour, je n'ai vu qu'*un* seul navire français, le *Barsac*, du port de Bordeaux. Il y avait autrefois beaucoup de navires anglais, importateurs de charbon. Mais depuis que l'Etat prussien applique sur ses voies ferrées le tarif des matières premières aux houilles westphaliennes, les houilles anglaises ne conservent plus l'avantage que pour les livraisons faites à quai, pour la soute des vapeurs. Car les usines de la ville préfèrent le charbon qui leur arrive, par wagon direct, du bassin de la Ruhr. Nous avons là un remarquable exemple du changement qui s'est produit; la ville hanséatique est devenue un port allemand.

La zone d'action, l'arrière-pays économique de Hambourg est aujourd'hui un immense triangle dont la base va de Bâle à Cracovie (1). « Ces sacs de sucre que l'on décharge, ce sont les terres scientifiquement cultivées de la Saxe, de la Silésie, voire de la Bohême, qui en ont fourni les matières premières, l'industrie sucrière qui les a élaborées. » Alcool des distilleries poméraniennes, silésiennes, brandebourgeoises,

---

(1) Paul de Rousiers, *Hambourg et l'Allemagne contemporaine.* Voy. aussi Blondel, *La France et le Marché du monde.*

fers, machines, filés de coton, étoffes, cuirs, caisses de verre, sels, produits chimiques, c'est un résumé de l'industrie allemande. Inversement ces nitrates du Chili, ces maïs de Baltimore sont réclamés par l'agriculture, l'élevage, la distillerie. « Ces milliers de kilos de café, ces millions de tonnes de blé serviront à nourrir l'industrieuse population qui travaille ces balles de coton, de laine, de jute, ces minerais espagnols ou suédois, ces bois d'Afrique ou d'Amérique. »

Centre d'importation et d'exportation pour l'Allemagne unifiée, Hambourg est cependant restée fidèle à sa mission de grand *emporium* cosmopolite, d'entrepôt de distribution. Le café qu'elle reçoit du Brésil n'est que partiellement destiné au goûter des ménagères allemandes ; une partie en sera réexpédiée vers la Baltique, l'Autriche, l'Angleterre, même la France. Nos bordeaux, nos bourgognes, nos champagnes repartiront pour la Hollande, l'Angleterre, les colonies anglaises, les Etats-Unis, la Baltique ; ils repartiront vierges ou coupés, parfois transformés en alcools sur lesquels se collera l'étiquette menteuse : *Cognac.*

Sur 10 milliards de francs que représente le mouvement total annuel, 5, soit la moitié, sont constitués par l'échange de fret, et surtout par l'échange de fret sans descente à quai : « chargement sur vaisseaux de mer, écrit l'un des directeurs du port, de marchandises apportées par vaisseaux de mer ».

LE CANAL DES DEUX-MERS

Restait à faire de Hambourg un port baltique.

Depuis 1784, le canal de l'Eider réunissait les deux mers du Nord et de l'Est; mais c'était un canal à petite section, avec six écluses et peu de fond. Les travaux menés de 1887 à 1895, au prix de 156 millions de mark, ont établi un canal qui n'a que deux écluses, l'une d'entrée, l'autre de sortie, qui mesure 98 kilomètres de longueur, 9 mètres de fond, 22 mètres de large au plafond, 56 au niveau. Les remorqueurs le franchissent en une dizaine d'heures.

Pour l'œil, assurément récusable, du simple touriste, le canal, ayons le courage de le dire, fait l'effet d'un *fiasco*. L'entrée de Brunsbüttel, sur l'estuaire plat, au milieu des landes et des marais, avec ses grandes écluses, ses installations électriques aussi parfaites que presque absolument inutilisées, ne nous offre que peu de mouvement : quelques vapeurs médiocres, surtout des remorqueurs et des voiliers; peu d'importance industrielle : une tuilerie, une cimenterie. A la sortie, Holtenau, sur le golfe de Kiel, donne l'impression d'un port de pêche. Cependant, les chiffres sont là : en 1900-1901, plus de 30.000 vapeurs et voiliers, plus de 4.000 tonnes de marchandises ont transité par le canal. Si l'on est loin des espérances fantastiques du début, si l'on n'a pas détourné le trafic du Sund, le bois et les matières lourdes prennent cette voie, et c'est un peu grâce à elle que le port militaire de Kiel devient, dans une certaine mesure, un port de commerce.

LUBECK

De Kiel, à travers les mamelons et les gracieux étangs de la Wagrie, gagnons Lubeck. Nous voici sur la place du Marché. Cette architecture bizarre, gothique, hollandaise, scandinave, ces briques vernissées qui luisent sous le soleil pâle, ces vastes murs percés de grands trous ronds pour laisser passer la bise, tout cela nous raconte le glorieux passé de la ville. Poste avancé des ducs de Holstein contre les pirates nordiques, ville libre au XIIIe siècle, victorieuse des Danois sur terre et sur mer, elle réunit contre eux toutes les villes côtières, de Stralsund à Hambourg; elle est la présidente d'une ligue qui domine la mer du Nord et la Baltique, et dans son Hôtel de Ville se tiennent les Conseils de guerre de la Hanse. Au XIVe siècle, elle a 80 ou 90.000 habitants. Elle commerce à Bergen, à Novgorod, à Londres, à Bruges. A son gré, elle nourrit, elle affame, elle bloque, elle révolutionne des populations entières. Ses patriciens achètent à Bruges des Memling et se font faire à Bruxelles des autels en bois sculpté, analogues à ceux que nous avons conservés en Bourgogne.

Puis la décadence commence, lorsque les découvertes du XVe siècle ont fait de la Baltique une mer fermée, lagune oubliée dans un coin du vieux monde. Après le premier Empire, où elle fut ville française, Lubeck tombe à 20.000 âmes. Elle s'est relevée depuis. Elle a aujourd'hui 70.000 habitants, à peine moins qu'aux temps de sa splendeur. La Trave a été approfondie à cinq mètres (nous sommes à 16 kilomètres de la mer, de Travemünde), bordée de quais et de docks, reliée à l'Elbe par un canal.

Ce port semble petit, mesquin à côté de ceux de la mer du Nord. Lilliputiens paraissent les bateaux. Cependant, le mouvement est très actif, mais c'est un commerce *intrabaltique*. Il se fait avec les régions riveraines : Prusse orientale, Russie, Baltique, Finlande, Suède, Danemark. C'est le bois, la pulpe à papier, les mousses, les peaux. Le seul article exotique, des-

tiné d'ailleurs à la réexportation dans la Baltique, c'est le vin de France. Lubeck a eu le grand tort de ne pas réclamer un port franc pour prix de son adhésion au Zollwerein, et on ne veut plus le lui donner.

Pour être complet, nous devrions poursuivre notre promenade par Stettin, Stralsund, Dantzig. Mais il est temps de dire quelques mots d'organismes plus spécialement allemands, les ports intérieurs.

PORTS INTÉRIEURS

Les Allemands ont compris de bonne heure que pour faire vivre un port de commerce, le chemin de fer ne suffit pas. Un port de mer doit être aussi le point d'aboutissement d'un réseau navigable. Comme les chemins de fer appartiennent à l'Etat, il n'y avait pas à craindre, là-bas, d'antagonisme entre la voie ferrée et la voie navigable ; l'Etat était également intéressé au développement de tous les moyens de transport. Ce n'est pas qu'il n'y ait lutte, par exemple dans la région du Rhin, entre les deux administrations rivales : l'esprit de corps est le même partout. Mais cette lutte ne va jamais jusqu'à l'écrasement d'un adversaire par l'autre.

Nous avons déjà signalé l'importance de l'Elbe dans le mouvement de Hambourg. En tonnage, la part du fleuve dépasse sensiblement celle du rail dans les arrivées : par là viennent les sucres, le sel de Stassfurt, tout ce qui est lourd. De la frontière bohême à Hambourg, une chaîne de touage, sur laquelle viennent se haler les remorqueurs, est immergée au fond de l'Elbe ; elle ne mesure pas moins de 720 kilomètres. Dès les défilés de la Suisse saxonne, à Schandau, le mouvement égale celui de la Seine entre Paris et Rouen. La correction ou, comme disent les Allemands, la « construction » du fleuve a coûté, depuis 1864, la somme rondelette de 130 millions de mark, payés par six Etats différents,

dont un étranger. Çà et là s'ouvrent de grands ports : Dresde, qui peut abriter 240 navires, Magdebourg.

Sur le Rhin, nous prendrons comme type de port intérieur Dusseldorf, non pas le plus important, mais le plus scientifiquement outillé. 160 kilomètres à vol d'oiseau le séparent de la mer. Il est creusé en amont de la ville, partie dans le lit du fleuve, partie dans sa rive droite ; il couvre 90 hectares et a coûté 10 millions de mark. Il se divise en deux sections. En aval, soigneusement isolé par crainte d'incendie, le port à pétrole. Les bateaux-citernes à vapeur de la *Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft*, qui se sont remplis d'huile dans les ports pensylvaniens, y abordent directement; un tuyau de pompe est inséré dans leur soute creuse et, silencieusement, l'huile passe dans les réservoirs qui garnissent le quai, ou même dans les wagons-citernes qui vont glisser sur le réseau intérieur. En amont, le grand port s'ouvre par une entrée sans écluse de 75 mètres de large et se subdivise en un grand bassin et deux petits. Le grand bassin est muni de seize grues électriques et de deux élévateurs à céréales. Une double voie ferrée constitue la gare d'eau. Les élévateurs servent de grands magasins à céréales, qui sont même doublés d'une malterie. Un atelier de locomotives, une fabrique de chaudières sont à côté. Une station de dynamos fournit le mouvement et l'éclairage ; ce dernier est absolument électrique. Le silence est ici encore plus parfait qu'à Brême, troublé seulement par le bourdonnement d'abeilles de la station électrique.

Dusseldorf est en relations avec la Westphalie. Ses remorqueurs descendent vers Rotterdam, Anvers, Amsterdam. Mais ce qu'il a de plus intéressant, ce sont ces curieux vapeurs de fleuve-et-mer, ces *Rheinseedampfer* qui font directement le service sur Brême, Hambourg, la Baltique jusqu'à Pétersbourg ; il y a même aujourd'hui un service sur Naples. Non moins curieux les *Rheinseeschlepper*, remorqueurs de Rhin-et-mer, qui mènent le long des côtes des trains de grands chalands d'acier.

En remontant le Rhin, nous rencontrons tout un chapelet de ports intérieurs : Ruhrort-Duisburg dont le tonnage (près

de 11 millions de tonneaux) dépasse celui de Hambourg; Cologne, dont le port de bateaux s'ouvre cinq ou six fois l'heure. Au-dessus de Cologne, c'est le fameux défilé du Rhin: au pied de la Loreley, à l'endroit même où Victor Hugo croyait n'échapper aux flots tourbillonnants de quelque Charybde que pour aller se briser contre quelque Scylla, le fleuve laisse descendre des radeaux longs de près de cent mètres; et des trains de trois ou quatre chalands le remontent, emportant dans leurs vastes flancs quarante ou cinquante fois autant de marchandises que ces interminables convois de wagons qui sifflent à la fois sur les deux rives. En amont du défilé, c'est le port de Mayence, puis le grand port badois de Mannheim, point d'aboutissement provisoire de cette grande voie d'eau qui commence à Rotterdam, avec ses cinq millions de tonnes annuelles, charbons, obus d'acide carbonique, ciments, etc.

Au-delà de Mannheim, on projette de reporter jusqu'à notre vieille Strasbourg la tête de la navigation du Rhin, en plein cœur de l'Europe centrale. Déjà de gros travaux ont été faits entre la ville et le petit bras du Rhin. D'immenses bassins se creusent en ce moment plus au sud. Malheureusement, l'Etat badois, dont Mannheim fait la richesse, s'oppose à la correction du Rhin en amont, et l'Alsace, non représentée au Conseil fédéral, risque de voir ses intérêts sacrifiés (1).

Depuis 1830, les travaux du Rhin ont coûté 360 millions de francs. Le tonnage annuel de cette vraie rue est de 35 millions de tonnes.

Il ne suffit pas de « construire » les fleuves, il faut encore les joindre. Le port de Dortmund est le meilleur type des ports de jonction. Il est vrai que ses vastes installations sont encore peu utilisées, mais nul ne doute de son succès futur; non seulement les ingénieurs, mais jusqu'aux marchandes de café en plein vent vous disent tranquillement: « Il y a

(1) Elle songe, aux dernières nouvelles, à tourner la difficulté par le creusement d'un canal latéral au Rhin, de Lauterbourg à Strasbourg.

peu de trafic, mais il y en aura quand la jonction sera faite avec le Rhin ». Une écluse à flotteurs, une sorte d'ascenseur-écluse de 16 mètres de dénivellation, fait passer, à Henrichenburg, les vaisseaux du bassin de la Lippe dans celui de l'Ems. Dès à présent, les houilles westphaliennes empruntent le canal de Dortmund. Il est même question d'approfondir ce canal de un mètre pour lui permettre de recevoir des chalands en tôle d'acier de 900 tonneaux, qui suivront le canal jusqu'à Emden et de là, par remorquage de mer, iront enlever définitivement à la houille anglaise le marché de Hambourg.

Mais l'Empereur pense comme les marchandes de café de Dortmund, et il n'a renoncé que momentanément, devant les résistances des hobereaux, à son projet de *Mittellandkanal*, qui reliera le Rhin à l'Elbe, et fera pénétrer les produits de l'industrie rhénane jusqu'au cœur de la Prusse et de la Pologne prussienne.

Tous ces canaux ont environ 30 mètres de large, si bien, qu'au retour en France, les nôtres semblent autant de rigoles ; ils peuvent, par suite, recevoir des chalands beaucoup plus vastes. Ils sont admirablement pourvus de gares d'eau, de ports bien outillés. Chez nous, Perrache attend encore sa gare d'eau ! Et je me suis laissé conter l'histoire suivante au sujet d'une gare d'eau qui n'est pas loin d'ici : Il était une fois une carrière dont la pierre voulait aller à Paris ; le chemin de fer mena les blocs jusqu'à la gare d'eau pour leur faire prendre le canal. Or, cette gare possédait bien une grue, mais la compagnie avait eu soin que cette grue ne pût soulever qu'un poids inférieur à celui des blocs de pierre. Si bien que les carriers durent envoyer leurs pierres dans un autre port, ce qui procurait à la compagnie un bénéfice supplémentaire... de 30 kilomètres. N'aurait-il pas été plus lucratif, même pour le chemin de fer, d'ouvrir largement à ces pierres le marché de Paris, de les transporter moins longtemps et d'en transporter davantage ?

LA CRISE ALLEMANDE

Il y a deux ans, cette conférence aurait, sans doute, fini sur une comparaison entre la France et l'Allemagne. Depuis se sont passés des événements dont nous ne pouvons éluder l'examen. La grande crise allemande de 1901-1902 nous amène à nous poser cette question : Cette admirable expansion de l'Allemagne n'est-elle qu'un phénomène passager, qui s'éteindra comme un feu de paille ?

Evidemment, il y a eu en Allemagne une crise de surproduction. Il suffit de se promener dans une grande ville allemande, de regarder les magasins, pour se rendre compte qu'il y a là plus de vêtements, plus de souliers, plus de produits de tous genres que n'en saurait absorber le peuple allemand et même la clientèle extérieure de l'Allemagne. Grisée par ses succès, l'industrie allemande a trop produit ; cette production intense, dont on nous a un peu trop vanté les mérites, n'est pas sans périls. On nous a inculqué, il y a quelques années, l'admiration de ces banques allemandes qui ont servi de support à l'industrie ; il faut aujourd'hui en rabattre ; il y a eu, de ce côté, des excès, de véritables folies, qui se sont terminés par les *krach* retentissants de l'an dernier. La fameuse méthode allemande, tant prônée, n'est pas sans défaut. Si nous négligeons trop, en France, l'organisation scientifique ; si, confiants dans nos dons naturels, dans notre souplesse intellectuelle, nous pratiquons un peu trop la politique du « débrouillez-vous », les Allemands ont une foi trop aveugle au calcul et à la méthode. Ils croient trop que les choses se passent toujours, dans la vie, exactement comme dans le laboratoire. Ils ne font pas la part de l'imprévu, ce facteur si important des affaires humaines, et, quand l'imprévu arrive, ils ne sont pas assez bien doués pour « se débrouiller ».

Mais la crise actuelle ne sera que passagère. Cela se tassera.

Sous l'influence des syndicats de producteurs et des syndicats de consommateurs, la production se régularisera.

Le danger est ailleurs, il est dans la contradiction entre l'essor industriel de l'Allemagne et son régime politique. L'un a besoin de liberté, l'autre est à demi féodal. Je me défierais de cette impression si elle n'était exclusivement personnelle, mais elle est confirmée par le jugement d'un témoin non suspect, un élève de l'école de le Play, M. Paul de Rousiers. Dans son bel ouvrage, auquel j'ai déjà fait des emprunts, sur *Hambourg et l'Allemagne contemporaine,* voici comment il établit l'opposition entre la liberté que l'industrie allemande réclame et le bureaucratisme prussien :

« C'est en vain que le paternalisme gouvernemental s'efforce d'assurer l'un et l'autre. Il n'est pas adapté aux conditions de la société moderne, et il est menacé par elles. La tradition du pouvoir en Allemagne est une tradition autoritaire... L'Allemagne est restée jusqu'aujourd'hui un pays de privilèges, et les exigences du travail moderne s'accommodent mal des privilèges. Elle n'est aucunement un pays de liberté, et ces mêmes conditions réclament impérieusement, non seulement le droit à la liberté, mais l'habitude de son exercice. Chacun des progrès matériels réalisés par l'Allemagne menace son organisation politique et sociale. »

A lire certains discours de l'Empereur et les articles de certains journaux qui leur répondent, on pourrait croire que la guerre est déjà ouverte entre l'Allemagne du passé et celle de l'avenir. Ce serait aller un peu vite en besogne. Toujours est-il que la lutte commence entre l'impérialisme féodal et les classes industrielles. Et, dans cette lutte, tôt ou tard, ceci tuera cela.




3 0112 061941891